ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 9 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 5 zł. Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł 50 gr. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 7 zł, półrocznie 4 zł, kwartalnie 2 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170 044, lub przekazem pocztowym pod adres. admin. pisma w Tczewie.

Na 4 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumeratą „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Pod redakcją J. R. Klejnota przy współudziale Komitetu Redakcyjnego. **Cena 10 gr.**

Nr. 38. Rok wydania piąty. | **TCZEW, dnia 16 październ. 1926 r.** | Ogólnego zbioru **Nr. 148**

Burza i jej skutki. Awarja Wisły.

Głęboki niż (poniżej 730 mm.) przesunął się w dniach 8—13 b. m. od Irlandji i Anglji poprzez południową Skandynawię i Finlandję na Ocean Lodowaty. Najgwałtowniej się rozwinęła burza na brzegach La Manchu i na morzu Północnem. Pomijając duże straty wyrządzone w miejscowościach przybrzeżnych, podnieść należy znaczne ofiary jakie ponieść musiały w ludziach i materjale pływającym żegluga morska i rybołóstwo morskie. Wskutek olbrzymiego parcia wiatru statki przyczyniały sobie awarje nie tylko na morzu, lecz również w portach i kanałach. W kanale kilońskim zaszły zderzenia i dotknięcia przez statki brzegów kanału, co się tłumaczy zmniejszona przepisowo szybkością jazdy, przy której sterowność statków również się zmniejsza, a wpływ wiatru na nadwodną część kadłuba tembardziej panuje nad własnemi ruchami okrętu.

Awarje na otwartem morzu, jak zwykle przy zachodnich wiatrach przeważają ogromnie przy wschodnich i południowo - wschodnich wybrzeżach mórz i zatok. Niże, przesuwające się ku wschodowi po północnej od nas stronie wywołują zbaczanie wiatru wprawo, czyli ze wskazówką zegarka. Najgwałtowniejsze wśród znanych u nas burze — zachodnie rozpoczynają się zazwyczaj porywistym SW, ażeby w pobliżu kierunku W osięgnąć siłę największą, poczem zbaczają powoli, nieraz nic nie tracąc na sile, na kierunek NW i już się dobrze „wywiawszy" zakończyć się średniej siły wiatrem zimnym i rozpagadzającym N.

Zbaczanie wiatru od zachodu ku północnemu zachodowi w okresie żaglowców czyniło istne pułapki z zatok południowo zachodnich, poza któremi ku zachodowi znajdowała się znaczna przestrzeń otwartych wód: fala i prąd zamykały wyjście od strony południowo-zachodniej, wiatr zaś gwałtowny od północno - zachodniej strony, wobec czego żaglowiec musiał się niechybnie zbliżać do brzegu i zginąć na mieliznach. Klasycznym przykładem takiej zatoki jest Jammerbay na zachodnim „żelaznym" brzegu Jutlandji, która przy zachodnich wiatrach omija się zdaleka. Na Bałtyku podobnie jest położony kąt Brüsterort-mierzeja Kurońska - Klajpeda, gdzie często się rozbijają jeszcze i dziś drobne statki (większe rzadko mają potrzebę kursowania wzdłuż tego wybrzeża).

Ostatnia burza przyniosła tu również ofiarę. Żaglowiec „Hoffnung" został wyrzucony na mieliznę przy mierzei Kurońskiej. Załogi nie było i dotąd niewiadomo czy zginęła czy też zbiegła, gdyż statek trudnił się przemytnictwem spirytusu.

Wybrzeże Holandji, oraz wyspy zachodnio-fryzyjskie są z tychże przyczyn widokiem licznych awaryj podczas burz zachodnich.

Istnienie tu na dość pokaźnej odległości od wybrzeża równoległych ławic jeszcze więcej pomnaża niebezpieczeństwo rozbicia się.

Niestety niebezpieczeństwa tego nie zdołał uniknąć tym razem statek polskiego tow. żegl. „Sarmacja" — parowiec Wisła.

Jak wynika z dotychczas otrzymanych wiadomości statek prawidłowo trzymał się zdala od wybrzeża Holandji będąc w drodze z Rotterdamu do Oslo z ładunkiem koksu. Awarja steru pozbawiła jednak statek ruchu i został on napędzony na Terschelling-Banke, gdzie utkwił na mieliźnie. Załoga została uratowana przez inny statek i powróciła do Rotterdamu. Niestety, przy okolicznościach, szczegółów których jeszcze na razie brak, zginęli przy pełnieniu swych obowiązków śmiercią marynarzy: oficer okrętowy Dunin Marcinkiewicz i marynarz Łabuń. Cześć pamięci tych, co zginęli na morskim posterunku!

Co do „Wisły" istnieje nadzieja ściągnięcia jej z mielizny. Kapitan statku powracał doń po ustaniu burzy, znajdując maszyny zalane wodą, a statek leżący przy niskiej wodzie prawie na osuchu. Jednak powrót burzliwej pogody zmusił go do odwrotu. Obecnie rzecza umowy pomiędzy asekuratorami, właścicielami statku i tow. ratowniczem jest rozstrzygnąć o dalszem ratowaniu uszkodzonego statku. Jak widać z dotychczasowych wiadomości, Wisła może być wyratowana, o ile wciąż powracające gwałtowne wiatry zachodnie

nie zniszcza jej tymczasem znacznie więcej.

W braku dokładnych danych odkładamy szczegóły do przyszłego numeru.

Jednocześnie z wypadkiem jaki zaszedł z Wisłą zatonął w pobliżu luger rybacki holenderski „Vladingen 47"; uratowano z niego tylko 4 osoby, 13 zaś osób załogi utonęło. Kilka statków angielskich, parowiec hiszpański i grecki wzywały wciąż radiosygnałem S O S o pomoc, której nikt z wybrzeża podać nie był w stanie. W ujściu Elby zatonął żaglowiec „Frieda".

Ciekawe jest, że na zalewie Wiślanym, w zachodniej jego części, woda pod wpływem stałego wiatru od zachodu obniżyła się o 1½ metra, co wywołało przerwę w komunikacji parowcami między Elblągiem a mierzeją Wiślaną (Kahlbergiem).

Służba ostrzegawcza o lodach na wodach polskich.

Od dnia 1 listopada r. b. nadawane będą wiadomości o stanie lodów na wodach polskich przez stację radiotelegraficzną Wydziału Morskiego w Nowymporcie, znak wywoławczy AXX, fala 600 m. gasnąca.

Depesze lodowe nadawane będą codziennie o godz. 11,30, czas środkowoeuropejski. Tekst depesz będzie szyfrowany według klucza z Königswusterhausen i składać się będzie z 2 grup po pięć cyfr w każdej, według następującego schematu:

I grupa II grupa

J K J K J K J K J K

1 2 3 4 5

gdzie J oznacza stan lodów, a K — stan żeglugi.

Każda para liter w powyższych dwóch grupach oznacza dane, dotyczące stanu lodów i żeglugi **na odcinkach** morza, przed punktem obserwacyjnym lub w porcie, a mianowicie:

1) Rozewie — morze
2) Hel — „
3) Hel — port
4) Gdynia — morze
5) Gdynia — port.

Znaczenie poszczególnych cyfr klucza:

I.

J. — Stan lodów.

0. Morze wolne od lodu.
2. Miejscami dryfująca kra.
2. Miejscami drufująca kra.
3. Cienka pokrywa lodowa.
4. Zbita kra.
5. Gruba kra.
6. Gruba pokrywa lodowa.
7. Gruba, mocna kra dryfująca.
8. Zwarte, mocne masy lodowe.
9. Brak spostrzeżeń (z powodu mgły i t. p.).

II.

K. — Stan żeglugi.

0. Stanu lodu nie zauważono z powodu mgły i t. p.
1. Żegluga odbywa się bez przeszkód.
2. Żegluga utrudniona dla żaglowców.
3. Żegluga utrudniona; dla żaglowców możliwa tylko z holownikiem.
4. Żegluga bardzo utrudniona; dla żaglowców niemożliwa.
5. Żegluga możliwa tylko dla silnych parowców.
6. Żegluga możliwa tylko przy pomocy łamacza lodu.
7. Żegluga zamknięta.
8. Farwater utrzymuje łamacz lodu.
9. Brak spostrzeżeń.

U w a g a: **Dryfujący** oznacza tyle co pławny, czyli płynący swobodnie z prądem lub wiatrem.

Konkurs motorów łodzi rybołówczych w La Rochelle.

W La Rochelle we Francji odbył się konkurs motorów łodzi rybołówczych. Francuska prasa fachowa z satysfakcją notuje znaczne podniesienie się poziomu budownictwa motorów specjalnie przeznaczonych dla statków mniejszych rybołówczych. Konkurs był międzynarodowy.

Większość motorów była typu półdiesel (semi—Diesel) z głowicą żarową i podgrzewaniem wstępnem. Jeden z motorów (Vandercammen) miał zapuszczanie natychmiastowe dzięki kawałeczkowi żagwi, umieszczonemu jako świeca zapalająca, a który zapewniał powstanie wybuchów aż do czasu rozżarzenia się głowicy.

Odznaczona została łódź uzbrojona w motor półdieslowy systemu Bolindersa 2 cylindrowy czterdziestokonny, zwracalny. Motor Bettus - Loire, francuski, czterocylindrowy wybuchowy, o sile 50 KM nieco lżejszy i nieco szybszy, również został odznaczony.

Wśród mniejszych motorów z głowicą żarową został odznaczony 15-konny semi—Diesel Ballot, oraz 16/18 konny Thomson-Houston o 480 obrotach, waga 1.350 kg. W tejże klasie został odznaczony 3-cią nagrodą wspomniany wyżej motor Vandercammen-Morski, pod nazwą „Le Sardinier" 12-konny, 450 obrotów, waga 450 kg.

Znamiennym wynikiem konkursu jest zniknięcie nafty jako paliwa, pozostały „na placu boju" tylko benzyna dla motorów wybuchowych i mazut do półdieslów. Ujemnym wynikiem konkursu jest wciąż jeszcze niepokonany brak dobrze urządzonych maszyn do obsługi wciągów łodziowych, do kołowrotów, a więc do podciągania się lub ciągnienia sieci, i t. p.

Dwa systemy uruchomienia kołowrotów przy pomocy motorów zostały zademonstrowane przed komisją sędziów. Przy jednym pięciokonny motor Bettus - Loire wprowadza w ruch kołowrot przy pomocy sprzęgła dwustożkowego, działającego przy pomocy tarcia. Opór tarcia wybrany jest poniżej mocy motoru, co jest celowe: sprzęgło zsuwa się i tylko hamuje, więc motor wcale nie może stanąć. Przy próbach tego urządzenia doprowadzono natężenie aż do pęknięcia liny ciągnionej, przyczem motor nie stanął. W innym systemie przy motorze pięciokonnym Baudouin silna, dająca się regulować sprężyna przyciska do koła zębatego śrubę ślimacza; jeżeli natężenie jest zbyt wielkie, śruba się ześlizguje, wobec czego motor również nie może stanąć.

Godne jest uwagi, że firma Diesel-Deutz, która wystąpiła z dwoma motorami półdieslowemi 12 konnym i 80/100 konnym nie wykazała znacznych udoskonaleń przy swym systemie. Spalanie przy doświadczeniach odbywało się niekompletnie. Daje się to usprawiedliwić przy motorach małych, jak 12 konny, koniecznością bardzo starannego uregulowania, lecz przy większych motorach już dziś jest poważna wada.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Nowy żaglowie dozorowy. We wrześniu został przyjęty nowy rządowy statek dozorczy (rybacki) „Garda", wybudowany na stoczni Sebb w Gdańsku według rysunków wypracowanych przez inż. morskich Ciechanowskiego i Bagniewskiego. Kuter ma długość pokładu 14,5 m. szerokości 4 m., zagłębienie 1,5 m., wysokość burty do pokładu 2,35 m.. 2 maszty, ożaglenie 84 m². „Garda" posiada motor pomocniczy 2 cylindrowy Bolinder. Przy 540—560 obrotach szybkości 9,2 mil morskich na godzinę. Rewersacja pracuje należycie. Urządzenie wewnętrzne składa się z kajuty dla inspekcji na 4 osoby, kajuty dla załogi na 2 osoby, w razie potrzeby kuter może przyjąć na pokład 20—40 ludzi, w zależności od pogody. Kuter posiada oświetlenie elektryczne.

Jak widać, po dłuższym czasie inspekcja rybołówcza otrzymała statek, który odpowiada wewnętrznym potrzebom tej odpowiedzialnej służby. Nowy statek dozorczy trzymał się znakomicie na fali podczas prób i zapewne będzie dobrym morskim żaglowcem, zachowując te właściwości całkowicie przy ruchu pod motorem.

Gdynia.

Ruch portu Gdyni za tydzień. Tydzień ubiegły w ruchu portu gdyńskiego minął pod znakiem wzmożonego ruchu. Statystyka nie jest w stanie uchwycić całkowitego ruchu, gdyż ogromna ilość statków tylko się ukryła od burzy zachodniej na redzie Gdyni i nie jest liczona do ruchu portowego. Niemniej należy do ruchu na wejściu 6 do 13 września) 8 statków morskich o łącznej ładowności 5 797 ton rej. netto, — jak dotychczas rekord tygodniowego ruchu dla Gdyni. Najwięcej podniósł łączny tonaż oceaniczny statek fińskiej linii południowo-amerykańskiej Ekwator, który zawinął dn. 13 b. m. po 2 840 ton cementu polskiego.

Wśród statków, które zawinęły były 3 szweckie, 2 niemieckie, 1 duński, 1 norweski, 1 fiński. Wszystko to były parowce.

Na wyjściu było 7 parowców o łącznej ładowności 5 801 ton r. netto. W tej liczbie były 2 szweckie, 2 niemieckie, 1 duński, 1 norweski i 1 francuski.

Wszystkie wyszły z węglem z wyjątkiem par. Pologne, który przyjął 533 pasażerów do Francji oraz 2 tony drobnicy. Węgla wywieziono 9 624 tony. z przeznaczeniem do szweckich portów (2 statki), do Helsingforsu, Oslo, Hawru. Maklerem w ruchu do Finlandji i Z. S. S. R. jest Bergenske, w pozostałych wypadkach Polska Agencja Morska. Statek Pologne obsługiwany jest przez miejscową agencję Cie Generale Transatlantique.

Gdynia coraz więcej się uniezależnia w ruchu portowym: coraz mniejszy jest odsetek statków, które zawijają jednocześnie do Gdańska. Ułatwia to rozwój polskiego maklerstwa okrętowego.

Gdańsk.

Ruch portu gdańskiego za tydzień. Wyjątkowo burzliwa pogoda nie sprzyjała frekwencji statków na wejściu w naszym porcie. Wejście do portu gdańskiego przy silnych wiatrach z północnych kresek kompasu jest, jak wiadomo, niebezpieczne. Przy gwałtownych wiatrach zachodnich reda Gdyni daje łatwe i nietrudne ukrycie. Tem się też tłumaczy, że podczas ostatniej kilkudniowej burzy niewiele statków zawinęło jako do portu ukrycia do Gdańska.

Pozatem ruch na morzu był zmniejszony. Tylko tem się tłumaczy obniżenie się ponowne liczby i tonażu statków na wejściu w ub. tygodniu. Zawinęło 105 statków morskich o łącznej ładowności 59 028 ton r. Wyszły natomiast 103 statki mor. o łączne. ład. 76 298 t. rej netto.

Wśród statków które zawinęły było: 75 parowców, 5 motorowców, 9 holowników, 10 lichtug morskich, 5 żagl. z motorem, 1 żaglowiec.

Ze statków tych było 73 próżnych, 2 jako do portu ukrycia, 4 z pasażerami, 2 z pasażerami i ład. mieszanym, z ład. mieszanym 17, z węglem 3 (z Gdyni), z rudą 1, z olejem 1, ze śledziami 2.

Tonaż na wejściu składał się z 2 949 ton statków gdańskich, 9 434 t. duńskich, 10 383 t. szweckich, 23 468 t. niemieckich, 2 541 t. angielskich, 6 028 t. norweskich, 2 396 t. francuskich, 1 328 t. łotewskich, 501 t. fińskich. Wysoki udział bandery niemieckiej na wejściu tłomaczy się tem, że prawie wyłącznie statki niemieckie zawinęły jako do portu ukrycia (figurując w statystyce jako próżne). Ponieważ statki próżne również nie płacą opłat portowych, więc kapitanowie wolą zgłaszać statek jako próżny z rozmaitych względów, a w statystyce ilość statków zawijających jako do portu ukrycia jest zmniejszona.

Wśród statków na wyjściu było 86 parowców, 6 motorowców, 3 holowniki, 2 lichtugi, 6 żaglowców z motorem.

Ze statków tych było 11 próżnych, 4 z pasażerami, 3 z pasażerami i ład. mieszanym, 2 z ład. mieszanym i drzewem, 15 z ład. mieszanym, 45 z węglem, 15 z drzewem (1 z drzewem i celulozą), 1 z podkładami, 3 ze spirytusem, 3 ze zbożem.

Tonaż na wyjściu składał się z 1 504 t. statków gdańskich, 18 537 t. duńskich, 17 904 t. szweckich, 19 712 t. niemieckich, 4 740 t. angielskich, 6 837 t. norweskich, 3 532 t. łotewskich, 3 123 t. francuskich, 334 t. holenderskich, 75 t. fińskich.

Wybitnem zjawiskiem w porcie gdańskim był szwecki motorowiec wschodnio-azjatyckiej linji Formosa ok. 8 000 ton pojemności brutto, który opuścił port dn. 9 b. m. zabierając 2 400 ton żelaza sztabowego i drutu z przeznaczeniem do Yokohamy.

Tczew.

Polepszenie dojazdu z Tczewa do morza. Jak wiadomo, żegluga statkami morskiemi do Tczewa rozpoczęta została w marcu b. r. wbrew tradycji uważającej Wisłę poniżej Tczewa za dostępną jedynie dla statków rzecznych. Korzystne wodostany bieżącego lata pozwoliły dobrze rozwinąć szczęśliwie zapoczątkowaną żeglugę morską na drodze wodnej Schiewenhorst (ujście) — Tczew przy pomocy statków o zanurzeniu w stanie załadowanym 2,70 m.

Dopiero w drugiej połowie lata nastąpiły trudności z powodu obniżenia się wodostanu. W dn. 3 do 5 sierpnia wodowskaz tczewski wskazywał tylko plus 58 cm., po czem woda się podniosła, ażeby we wrześniu znów spadać, najniższy stan 30 września (plus 13).

W obydwu wypadkach żegluga okazała się możliwa zaledwie przy 2 metr. zagłębieniu, a nawet mniejszem. Najtrudniejsze miejsca do przebycia znajdują się na odcinku pierwszych 10 klm. wdół od Tczewa przeważnie jeszcze w granicach Polski. Tu też uruchomiono pierwotnie pogłębiarkę „Narew“, gdy się jednak okazała za słaba, została użyta pogłębiarka większa Rady Portu w Gdańsku Fafner, która pracowała przy letnim spadku wody na gdańskim odcinku Rady portu, przy jesiennym zaś spadku już na odcinku polskim. Przebagrowano dojazd szerokości 40 metrów: ponieważ gruntem dna na tych przemiałach okazała się twarda glina, więc dojazd się trzyma dobrze, tak że w chwili obecnej miast 2½ metrów jest tam przeszło 3½ metra wody. Niestety powyżej, pod Tczewem są dwa przemiały piaszczyste, na których jest już tylko 3 m. wody i pogłębianie tych przemiałów, a raczej utrzymanie na nich żądanej głębokości jest zadaniem o wiele trudniejszem. To też za bardzo aktualną można uważać sprawę urządzenia przystani jeszcze nad polską Wisłą, lecz 5 km. poniżej Tczewa, połączonej z węzłem tczewskim bocznica kolejowa. Przystań taka (pod Czatkowami) mogłaby przyjmować bez znacznych robót pogłębiania statki morskie o zanurzeniu 3,5—4 metrów, czyli obsługiwać największe istniejące lichtugi morskie o udźwigu 2 000 ton.

Sprawa ta jest jeszcze daleko w polu, jednak ze względu na zainteresowanie kół ministerjalnych oraz znanej opinji w tej sprawie przewodniczącego Komisji Komunikacyjnej Ligi Narodów p. Watier, może ona szybciej niż się przypuszcza nabrać realnych kształtów. W najbliższych dniach przybywają do Tczewa przedstawiciele zainteresowanych resortów w sprawie podziału zużytkowania dla celów portowych terenów nadwiślanych położonych poniżej mostów.

Żegluga wewnętrzna.

Ruch na Wiśle pomiędzy Polską a portem gdańskim.

1. W ubiegłych dwu tygodniach (23/IX—6/X) ruch na Wiśle utrzymywał się na poprzedniej wysokości. Aż do końca miesiąca woda spadła, uniemożliwiając żeglugę z pełnym ładunkiem, lecz w chwili obecnej już tak mocno urosła, że na przemiałach Wisły Dolnej wszędzie już jest przeszło 1.90 wody, pomiędzy Tczewem zaś a ujściem ustanowiła się znów głębokość przeszło 37 decymetrów na istniejących przemiałach poniżej Tczewa.

Przeszło w tym czasie z Polski do portu gdańskiego 51 holowników bez silnika, te ostatnie wszystkie z ładunkiem. Wśród tych było 125 berlinek z węglem, 15 z balami, 22 ze zbożem, otrębami i mąką, 2 z owocem, 2 z jarzynami i kartoflami, 3 z sodą z Mątew (382 t.), 1 z cegłą, 2 z owocem, 1 z kamieniem. Prócz tego przybyły 3 tratwy, 1 z Przemyśla i 2 z Brdyujścia.

W górę rzeki przeszło 46 holowników, ciągnąc 180 statków próżnych, oraz 11 naładowanych. Wśród tych ostatnich 11 berlinek udało się do Warszawy z mieszanym ładunkiem ryżu, łoju, garbników, korku, sprężyn, margaryny, farby i t. d. 1 berlinka natomiast z 204 ton siarki była przeznaczona do Włocławka.

W tygodniu sprawozdawczym (7—13 paźdz.) ruch był nieco zmniejszony, na co wpłynęło zmniejszenie, a nawet zupełne wstrzymanie wysyłki węgla z kopalń do punktów przeładunkowych na Wiśle w celach eksportowych. Przewiduje się wobec tego też dalsze zmniejszenie ruchu.

Przeszło wdół w tygodniu 18 holowników i 61 berlinek, w tej liczbie z węglem 25, z sodą 1, ze zbożem 13, z faszynami 8, z kamieniem 2, z cebulą 1, z deskami i balami 4, z cukrem 6, z ziemniakami 1. Spławiła się 1 tratwa z Torunia z 500 metr. sześć. drzewa.

Wgórę rzeki przeszło holowników 18, próżnych berlinek 52, oraz 3 berlinki z mieszanym ładunkiem (łój, garbnik, ryż, olej) do Warszawy.

Na Wiśle Dolnej najgorsze przemiały wykazują obecnie 1,70 wody, lecz w związku z opadaniem powszechnem wody oczekiwać należy pogorszenia warunków żeglugi.

Kronika światowa.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 14—26 września zawinęło do portu Lipawy 36 statków o łącznej ładowności 10 036,6 ton rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 1 739 ton mieszanego ładunku, 1 319 beczek śledzi, 1 650 ton nafty, 890 ton zboża, 1 600 sztuk cegły, drzewa w tranzycie. 7 statków zawinęło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port 39 statków o łącznej ładowności 14 756,6 ton rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 2 078 ton mieszanego ładunku, 1 290 ton żyta, 250 std. dyli, 850 ton drzewa. 15 statków wyszło próżnych i pod balastem.

Zbadanie przyczyn zatonięcia „Neubadu". Parowiec osobowy Neubad, który kursował wzdłuż wyrzeża ryskiego, a zatonął wraz z 40 pasażerami, został zbadany przez komisję, która się posługiwała pomocą nurków. Stwierdzono, że bezpośrednią przyczyną nieszczęścia były otwarte boczne okienka w kadłubie okrętowym, przez które woda przy przechyleniu się statku dostawać się zaczęła do jego wnętrza. W związku z wypadkiem oczekiwane są zmiany w administracji żeglugowej w Rydze.

WŁOCHY.

System subwencyj dla budownictwa okrętów. Nowe zasady popierania budownictwa okrętów nabrały mocy obowiązującej z dn. 1 lipca b. r. Paragrafy pierwszy i drugi specjalnej ustawy zwalniają od cła wszelkie materjały i produkty niezbędne przy budowie okrętów. Waga tych materjałów na tonę nośności budowanego statku nie powinna przewyższać 500 kilo. Za tonę poszycia i wręg wyprodukowanych we Włoszech z tych zwolnionych od cła materjałów płaci się budującemu premji 7.50 liry.

Artykuł trzeci określa premje za budownictwo holowników i drag.

Wszystkie premje wypłacają się zasadniczo po wykończeniu statku, jednak dopuszczalne są zaliczki, do 40 proc. kwoty premji po ustawieniu wręg i przegród wodoszczelnych, oraz 20 proc. przy spuszczeniu na wodę.

Mogą być zwalniane od cła również wszelkie maszyny, które nie mogłyby być wykonane we Włoszech (art. 14 ustawy).

Sprawy prawniczo-morskie.

Baltic and White Sea Conference ustanowiła stałą skalę należności przestojowych. Związek armatorów Baltic and White Sea Conference polecił dla swych członków z dniem 9-go września b. r. stosować w umowach frachtowych następujące normy odszkodowania za dni przestojowe:

dla statków o nośności DW włącznie bunkrów	przestojowe w funtach
1000—1500	22.10.0
1501—2000	25. 0.0
2001—2500	27.10.0
2501—3000	30. 0.0
3001—3500	32.10.0
3501—4000	35. 0.0
4001—5000	40. 0.0
5001—6000	45. 0.0

Uchwała ta ma być wywołana licznemi wypadkami długich przestojów w portach bałtyckich. Dotychczasowe umowy frachtowe często zawierają zbyt niskie przestojowe. Nowe warunki są niezbyt korzystne dla frachtujących.

Z prasy.

Zeszyt wrześniowy „Morza" ukazał się jako zwiększony numer polsko-angielski. Artykuły polskie: Port Gdyński inż. St. Łęgowskiego. W sprawie rozwoju polskiego handlu morskiego. — A. Siebeneichena. Wydajność portów gdańskiego i gdyńskiego oraz obrót przewozowy w tych portach. Żegluga rzeczna. Dział oficjalny L. M. i R. — Artykuły angielskie: The port of Danzig. — The Danzig Export and Import and the Needs of its local market by W. Sieg. Coal export over Danzig by Dr. F. Hilchen. The export of timber by S. Szafraniec. The export of grain by K. Herbich. Polish sugar industry by Bank Cukrownictwa w Poznaniu. Polish Petroleum (Polmin). The production and export of livestock by M. Markijanowicz. Export of bacon from Poland by L. Latawiec. The Polish tobacco Monopoly. — Tobacco in the Polish Foreign Trade (też po polsku). Ogłoszenia przy tym numerze ukazały się w językach: polskim, angielskim, niemieckim i francuskim.

Przy numerze rozsyła się broszura p. F. Rostkowskiego p. t. Państwo a żegluga i jej rentowność.

Podróże morskie i sport wodny.

Alain Gerbault doznał awarji.

„Le Petit Parisien" ogłasza telegram, który nadszedł z Nowej Kaledonji. Alain Gerbault, znany naszym czytelnikom żeglarz samotny dokoła świata, znajduje się w Ażix, na wyspach Salomona. Jego yacht Firecrest doznał awarji w zatoce Wallis, a mianowicie w ten sposób, że na stanowisku kotwicznem kotwica yachtu puściła i yacht się znalazł na rafie.

Yacht stracił swój kil, uszkodzenia inne są jednak nieznaczne. Spuszczenie na wodę i ustawienie kilu miejscowemi środkami jest niemożliwe. Gerbault oczekuje pomocy od awizo francuskiego Cassiopee, który niebawem zawinie do zatoki Wallis w drodze podróży służbowej.

Ruch tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie września.

(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 106 713, sól 45, parafina 354, cement 612, oleje 2 926, soda 443, żużel pirytowy 432.

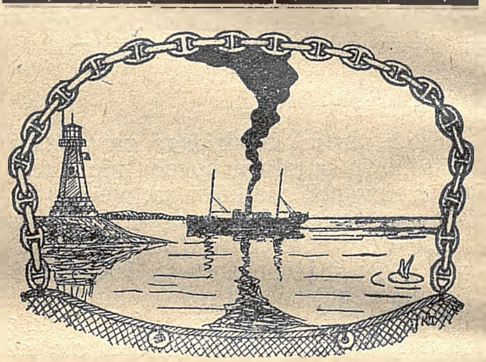
Prod. roślinne: jęczmień 2 318, żyto 6 051, pszenica 47, ow. strączkowe 307, rafinada 150, drzewo 30 916, koniczyna 82, smoła drzewna 365, mąka pastewna 120, otręby pszenne, żytnie i jęczmienne 111, rzepak 52.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 204, jaja 6, skóry 19.

WWÓZ: Prod. mineralne: mączka Thomasa 560, węgiel 730, siarka 230, ruda żelazna 6800, cyna 76.

Prod. roślinne: ryż 388, oleje 411, garbnik kwebracho 383, bawełna 38.

Prod. zwierzęce: smalec 90, śledzie sol. 1 289, tłuszcze 152, skóry sol. 328, wełna sur. 108, wełna 5.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

(6—12 października).

6 paź.: niem. par. Bille 344 do Leningradu (Bg), szw. par. Gusten 355 do Randersu (Bg), szw. par. Atos 1 255 do Sztokholmu (Pol. Ag. Morska).

8 paź.: niem. par. Gertrud 504 do Leningradu (Bg), duń. par. Inge 733 do Helsingforsu (Bg).

10 paź.: norw. par. Kaparika 922 do Oslo (Pol. Ag. Morska), niem. par. Stör 349 do Leningradu (Bg).

12 paź.: szw. par. Karin 197 do Helsingborgu (Pol. Ag. Morska).

Statki powyższe wywiozły łącznie 10 780 t. węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.
(4—12 października)

4 paź.: niem. par. Fricka 1583 do Bordeaux (B i S), szw. par. Emil R. Bomann 721 do Hull (B i S).

5 paź.: norw. par. Rensfjell 656 do Helsingborgu (B i S), duń. par. Witwe Th. Malling 1 135 do Kopenhagi (Rhd), niem. par. Hugo Ferdinand 1 092 do Leningradu (Bg), szw. par. Ilse 298 do Londynu (Bg), grecki par. Nicolaos Patreas 1 994 do Savony (Art), norw. par. Steinmann 268 do Stegershamnu (B i S), szw. par. Amity 537 do Sztokholmu (B i S).

6 paź.: niem. par. Rheingold 810 do Leningradu (Bg), szw. par. Osbur 780 do Sölvesborga (B i S), niem. par. Heinz Ferdinand 728 do Wasy (Bg), szw. par. Botte 878 do Oxelösundu (Bg), łot. par. Balva 1 348 do Rygi (B i S), niem. par. Stettin 797 do Lenigradu (Bg).

7 paź.: niem. par. Bille 344 do Leningradu (Bg), norw. par. Dampske 1 127 do Sundsvallu (B i S), duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi (D—S), duń. żagl. z mot. Triton 59 do Faxe (B i S), ang. par. Clevedon 789 do Londynu (Bg).

8 paź.: szw. par. Kjell 687 do Kalmaru (B i S), duń. par. Laura Maersk 823 do Sunderlandu (Bg), duń. par. Frankrig 778 do Calais (Rhd), ang. par. Helmond 581 do Aberdeen (Rhd), norw. par. Hauledal 1 208 do Sundsvallu (B i S), norw par. Nanna 305 do Lowestoftu (Rhd), szw. par. Toerne 574 do Oslo (Bg), duń. żagl. z mot. Jens 122 do Naxö (B i S), niem. par. Gotenhof 847 do Leningradu (Bg), norw. par. Snarö 762 do Dundee (B i S), niem. par. Hamburg 619 do Leningradu (Bg).

9 paź.: szw. par. Excelsior 841 do Göteborga (B i S), duń. par. Askö 738 do Kopenhagi (Rhd), norw. par. Stran 1 157 do Leningradu (Bg), niem. par. Johanna Lehmann 725 do Dundee (B i S), szw. par. Abisko 1 640 do Sundsvallu (B i S), szw. par. Göta 574 do Oskarshamnu (B i S), szw. par. Jeanne Jansson 320 do Malmö (B i S), fr. par. Le Merlier 1 175 do Boulogne (B i S).

10 paź.: niem. par. Renate 508 do Gävle (Bg), szw. par. Gunhild 352 do Kalmaru (B i S), szw. hol. Frey 15 z licht. Frode i Kelsö 813 do Sztokholmu (B i S), łot. par. Abava 864 do Rygi (Bg), łot. par. Everest 1 320 do Rygi (Bg).

11 paź.: szw. par. Tania 341 do Malmö (B i S), niem. par. Carl Cords 498 do Trangsundu (Rhd), duń. par. Tiera 681 do Ystadu (Rhd), niem. par. Pomerania 108 do Nyköpingu (Gw).

12 paź.: duń. par. Vira 721 do Tynedocku (Rhd), szw. par. Aina 772 do Gäwle (B i S), fr. par. Frimaire 1 112 do Rouen (Hansa).

Statki powyższe wywiozły łącznie 91 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.
(4—12 października).

5 paź.: ang. par. Chloris do Hull (D—S).

6 paź.: niem. mot. Hermann Boonekamp 582 do Westhartlepool (B i S), norw par. Ragenvald Jarl 1 091 do Prestonu, duń par. Holland 730 do Tynedocku (Bg), niem. par. Thora 1 493 do Rotterdamu (Rhd), duń. par. Fanö 1 093 do Calais (B i S), norw. par. Hogstad 365 do Londynu (Rhd).

7 paź.: szw. par. Inna 1 122 do Londynu (Bg), duń. żagl. N. T. Petersen 259 do Douglasu (Gw), duń. par. Livland 1 358 do Dordrechtu z podkładami (Bg).

8 paź.: fr. par. Yainville 836 z tow. i drz. do Rouen (Worms), duń. par. Rosenberg 1 206 do Manchesteru (Bg), niem. par. Lothar 257 do Lubeki (Rhd), ang. par. Ambleside 506 do Londynu z drz. i celuloza (Shaw), duń. par. England 1 444 do Londynu (Bg).

9 paź.: gd. par. Edith Bosselmann 291 do Gravelines (Rhd), niem. par. Durazzo 485 do Antwerpji (D—S), niem. par. Hansa 612 do Hull (Shaw), niem. par. Falk 853 do Antwerpji z tow. i drz. (B i S).

11 paź.: duń. par. Jägersborg 727 do Horsensu (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 63 800 m^3 drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.
(4—12 października).

4 paź. niem. par. Imatra 544 do Wiborga z tow. i zbożem (Lcz).

5 paź.: niem. par. Treue 290 do Wiborga ze zb. i maka (Wolff).

6 paź.: niem. par. Johann Ahrens 538 do Wazy (Pwe).

7 ptź.: niem. żagl. z mot. Ilse 74 do Flennsborga z tatarka (Pwe).

9 paź.: norw. par. Velang 361 do Wiborga (Gw).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 100 ton zboża.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.
(4—12 października).

4 paź.: szw. hol. Borger 19 z licht. cyst. Schell X 296 do Sztokholmu z nafta (ThorHals).

5 paź.: fsk. mot. Margareta 260 do Abo z benzyna (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 100 ton produktów naftowych.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański.
(4—12 października).

5 paź.: niem. par. Wannaheim 2 345 z Lulea z ruda żelazna (B i S).

10 paź.: niem. par. Venetia 1 506 z Koppershamnswiku z ruda (Schenker).

Statki powyższe przywiozły łącznie 8 900 ton rudy.

Rynek frachtowy.

Frachty w ostatnim czasie ogromnie poszły w górę, wpływając nawet hamująco na wywóz, w szczególności drzewa. W ciągu tygodnia frachty za drzewo do Anglji podniosły się o przeszło 20 proc., co się tylko częściowo tłumaczy nastaniem zimowego okresu, w którym nie wolno brać do angielskich portów ładunku pokładowego. Za tarty materjał płaci się obecnie do Londynu 55 szyl., do Hull 55/—, a nawet do 58/—. do Antwerpji 50/—. Do Danji płacono już 35 koron duńskich, wszystko za standard.

Frachty węglowe również zostały wyśrubowane, tak, że w końcu już nazywano do portów wschodniego wybrzeża Anglji fracht 12 do 13 szyl. za tonę. Do Kopenhagi i Sztokholmu płacono już do 10 szyl. za tonę.

Mniej się podniosły frachty zbożowe, lecz jednak o przeszło 10 proc. Fracht za tonę ciężkiego zboża do Finlandji wynosi już obecnie 11 szyl., do portów estońskich 10 szyl., do Calais 14 szyl.

Eksport cukru zupełnie ustał.

Według dość rozpowszechnionego mniemania kulminacja frachtów już nastapiła. Należy mieć się na baczności, gdyż mimo wszystko dalsza zwyżka jest możliwa. Optymizm co do ukończenia strejku angielskiego był przedwczesny, a żegluga nadal pracuje w warunkach „konjunkturowych" wysoce sprzyjających zwyżce frachtów.



Ruch okrętów przewidywany.
Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
27. 10.	z Le Havre	do Le Havre	28. 10.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
18. 11.	„ „	„ „	19. 11.	„	„
8. 12.	„ „	„ „	9. 12.	„	„
7. 1.	„ „	„ „	8. 1.	„	„

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
14. 11.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	20. 11.	Estonia	Balt. America Line
24. 10.	„	„	2. 11.	Lituania	„
19. 10.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	19. 10.	Baltara	United Balt. Corp.
22. 10.	„ Lipawy	„ Londynu	22. 10.	„	„
26. 10.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	26. 10.	Baltriger	„
29. 10.	„ Rygi	„ Londynu	29. 10.	Baltannic	„
2. 11.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	2. 11.	Baltara	„
5. 11.	„ Lipawy	„ Londynu	5. 11.	„	„
19. 10.	„ Hull	„ Hull	23. 10.	Kowno	Ellerman's Wilson Line
26. 10.	„	„ Londynu	29. 10.	Smolensk	

Wodostany Wisły.

Październik Daty	9	10	11	12	13	14	15
Kraków	—221	—222	—224	—227	—225	—218	—186
Zawichost	106	102	99	96	101	106	110
Warszawa	131	126	121	117	116	114	115
Płock	107	102	99	96	93	93	97
Toruń	122	117	107	102	100	90	94
Fordon	132	124	118	112	107	104	102
Tczew	96	84	74	66	60	52	52
Ujście (Schiewenh.)	216	224	220	238	250	268	268

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.